Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1362

Vragen van de leden **Visser** en **Verheijen** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat truckchauffeurs ecocombi's bij de grens moeten splitsen* (ingezonden 2 februari 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 februari 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Nachtelijke frustraties door extra lange bloementrucks die gesplitst moeten worden»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat het niet toelaten van Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) (oftewel: ecocombi's) in andere EU-lidstaten haaks staat op de doelstellingen die de Europese Commissie nastreeft? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat hier sprake is van protectionisme en dat het daarmee de versterking van de Europese interne markt belemmert en de Nederlandse transportsector frustreert? Zo nee, waarom niet? En zo ja, welke maatregelen onderneemt u om dergelijke protectionistische maatregelen tegen te gaan, zoals bijvoorbeeld de rigide handhaving van de rij- en rusttijdenwet in Frankrijk?

Antwoord 2
Ik deel de mening dat het niet toelaten van Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) in andere EU lidstaten haaks staat op de doelstellingen die de Europese Commissie nastreeft dan wel behoort na te streven. Het probleem is echter dat een meerderheid van de 28 EU lidstaten een andere mening is toegedaan, en dat ook binnen de Europese Commissie zelf verschillend wordt gedacht over de inzet van LZV's. Hetzelfde geldt overigens ook voor het Europees parlement(EP).
Op zichzelf is geen sprake van protectionisme.
De lidstaten die tegen het grensoverschrijdend gebruik van LZV's zijn (overigens gebruiken deze lidstaten veelal te term «gigaliner»), staan deze

1 http://fd.nl/economie-politiek/1090291/nachtelijke-frustraties-met-extra-lange-bloementrucks

ah-tk-20142015-1362
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

nationaal ook niet toe, voor bedrijven op hun grondgebied. Wel deel ik de mening dat hier inderdaad sprake is van een belemmering van de versterking van de Europese interne markt.
Vanaf mei 2013 is onderhandeld over de herziening van richtlijn 95/53/EG (de richtlijn «Maten en gewichten»). Tijdens deze onderhandelingen heeft Nederland, tezamen met vooral België en Denemarken, Finland en Zweden, ingezet op een zo ruim mogelijk grensoverschrijdend gebruik van LZV's. Uiteindelijk is een compromis bereikt waarbij het gebruik van grensoverschrijdend vervoer met LZV's tussen twee lidstaten is toegestaan, voor zover die twee lidstaten daar zelf toestemming voor geven en daar bilateraal afspraken over maken. Er is over de herziening van richtlijn 96/53/EG in december 2014 een akkoord bereikt tussen Raad en EP. De verwachting is dat deze herziene richtlijn binnen een aantal maanden gepubliceerd zal worden.
De problematiek ten aanzien van toezicht en handhaving in het wegtransport vindt zijn oorzaak in het feit dat wetgeving in Brussel wordt vastgesteld, terwijl de verdere invulling van toezicht en handhaving een puur nationale aangelegenheid is. Dit blijkt, naast de verschillen in controles en handhaving, onder andere ook uit de soms extreme verschillen in hoogtes van geldboetes in de verschillende lidstaten. De verschillen in de hoogte van boetes zijn niet verklaarbaar uit de sociaaleconomische verschillen die tussen de lidstaten onderling bestaan.
Een meer uniforme handhaving is essentieel voor het bereiken van een level playing field voor de wegvervoersector. Om hier stappen in te zetten is Europese samenwerking nodig.

Vraag 3
Deelt u de mening dat LZV's in zo veel mogelijk landen grensoverschrijdend moet worden ingezet om zo efficiënter vervoer mogelijk te maken? Zo ja, welke maatregelen zijn en worden er genomen om dit in alle EU-lidstaten mogelijk te maken? Zijn er nog specifieke maatregelen die gericht zijn of worden op Duitsland (inclusief de deelstaten) en België?

Antwoord 3
Ik deel de mening dat LZV's in zoveel mogelijk landen grensoverschrijdend moeten worden ingezet. Maar zoals onder de beantwoording van vraag 2 reeds aangeven denkt een meerderheid van de 28 lidstaten daar anders over.
Op dit moment wordt binnen Beneluxverband gewerkt aan een Benelux beschikking als wettelijke grondslag voor grensoverschrijdend vervoer met LZV's binnen de Benelux, voor zover Nederland, de Belgische Gewesten en Luxemburg gebruik gaan maken van LZV's op hun eigen grondgebied.
Luxemburg heeft overigens al aangegeven dat – gelet op ondermeer infractructurele beperkingen aldaar – er geen LZV's zullen worden toegestaan op Luxemburgs grondgebied, doch Luxemburg is er wel mee akkoord dat Nederland en de Belgische gewesten het Beneluxverdrag gaan gebruiken als wettelijke grondslag voor grensoverschrijdend vervoer met LZV's tussen Nederland en de Belgische gewesten. Op basis van deze Beneluxbeschikking kunnen Nederland en Vlaanderen dan vervolgens een proefproject gaan opstarten om grensoverschrijdend vervoer met LZV's tussen Nederland en Vlaanderen mogelijk te maken.
Er zijn signalen dat ook Wallonië en het gewest Brussel daarbij wensen aan te sluiten.
In Duitsland is het toestaan van LZV's een aangelegenheid van de deelstaten. Op dit moment wordt er door Nederland nog niet concreet met Duitse deelstaten gesproken over grensoverschrijdend vervoer met LZV's. Op 12 maart 2015 vindt er ambtelijk overleg plaats met Duitsland waarbij de tussenresultaten van de monitoringsonderzoeken van de proef met Langere vrachtwagens in een aantal Duitse deelstaten worden gepresenteerd. Mogelijk kan dit aanleiding vormen om met een aantal deelstaten in overleg te treden om de mogelijkheden van grensoverschrijdend vervoer met LZV's opnieuw te gaan verkennen.

Vraag 4
Bent u het ermee eens dat – met de Europese Richtlijn 96/53/EG – landen de ruimte wordt geboden om gebruik te maken van LZV's? Zo nee, waarom niet en moet de richtlijn dan niet worden aangepast? Zo ja, gaat u dit agenderen op de Europese agenda? Bent u tevens van plan om het verhogen van

gewichtslimieten en maximale afmetingen te agenderen op de Transportagenda? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
Ik ben het ermee eens dat met richtlijn 96/53/EG lidstaten de ruimte wordt geboden om bilateraal afspraken te maken over grensoverschrijdend vervoer met LZV's waarbij het is toegestaan om één grens te overschrijden. Hieromtrent heeft de Europese Commissie op de Transportraad van 5 juni 2014 een schriftelijke verklaring afgelegd, welke als zodanig ook onderdeel vormt van het uiteindelijk bereikte compromis.
Het is niet opportuun om het verhogen van gewichtslimieten en maximale afmetingen thans te agenderen op de Transportagenda. We hebben namelijk net een compromis bereikt over de herziening van richtlijn 96/53/EG, welke herziening de komende maanden gepubliceerd zal worden, waarna de lidstaten deze richtlijn binnen 24 maanden dienen te implementeren. Verder is duidelijk dat een ruime meerderheid van de lidstaten tegen het verhogen van gewichtsmaten en maximale afmetingen is.

Vraag 5
Bent u bereid om in gesprek te gaan met België en Luxemburg om zo snel mogelijk de Verordening van de Benelux Unie te ondertekenen die een grote praktijkproef met LZV's of ecocombi's tussen Nederland en België mogelijk maakt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u de Kamer informeren over de voortgang van deze zogenaamde Benelux ecocombi-proef?

Antwoord 5
Zoals bij de beantwoording onder vraag 3 aangegeven wordt thans gewerkt aan een Beneluxbeschikking, waarna Nederland en Vlaanderen een proefproject kunnen gaan opzetten voor grensoverschrijdend vervoer met LZV's. De verwachting is dat over een aantal maanden deze Beneluxbeschikking al ondertekend zal worden. Het daarna daadwerkelijk opzetten van een proefproject tussen Nederland en Vlaanderen zal aanzienlijk meer tijd vergen. Dit mede gezien het feit dat in Vlaanderen eerst op 23 januari 2015 van start is gegaan met het eerste proefproject voor LZV's, waarbij 5 LZV's op Vlaams grondgebied gaan rijden, daar waar in Nederland reeds meer dan 1.000 LZV's rondrijden.

Vraag 6
Klopt het dat Duitse deelstaten als Noordrijn-Westfalen deze verordening van de Benelux Unie inzake grensoverschrijdende samenwerking ook mogen ondertekenen en daarmee een ecocombi-proef kunnen toelaten? Zo ja, kunt u en/of bent u met de aangrenzende Duitse deelstaten hierover in gesprek? Wat is de voortgang hiervan en kan de Kamer daarover blijvend geïnformeerd worden?

Antwoord 6
Het is niet juist dat de Duitse deelstaten een Beneluxbeschikking mogen ondertekenen. Dat is wettelijk niet mogelijk. Enkel de Benelux-landen mogen een dergelijke beschikking ondertekenen. Het is echter wel mogelijk dat Nederland en Vlaanderen buiten het Beneluxverdrag om, bilateraal afsprakenmaken met Duitse deelstaten. Het is overigens in dit verband van belang om te benadrukken dat in de deelstaat Noordrijn-Westfalen LZV's in het geheel niet zijn toegestaan, en gelet op de politieke verhoudingen aldaar ziet het er niet naar uit dat daar spoedig verandering in zal komen.

Vraag 7
Bent u het ermee eens dat de huidige opstelling van de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen Nederlandse vervoerders onnodig op achterstand zet en nadelig uitpakt voor bijvoorbeeld de concurrentiepositie van de Greenport Venlo? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
Zoals onder de beantwoording van vraag 6 reeds aangegeven worden op het grondgebied van de deelstaat Noordrijn-Westfalen in het geheel geen LZV's toegestaan, ook geen Duitse LZV's die wel in andere Duitse lidstaten mogen

rijden. Op zichzelf is er derhalve geen sprake van het achterstellen van Nederlandse bedrijven.